

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **REGLAMENTO (CE) N° 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 10 de marzo de 2004
por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo
(Reglamento marco)
(Texto pertinente a efectos del EEE)
(DO L 96 de 31.3.2004, p. 1)

Modificado por:

| | | Diario Oficial | | |
|--------------------|--|----------------|--------|------------|
| | | n° | página | fecha |
| ► <u>M1</u> | Reglamento (CE) n° 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 | L 300 | 34 | 14.11.2009 |



REGLAMENTO (CE) N° 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 10 de marzo de 2004

por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo

(Reglamento marco)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de conciliación el 11 de diciembre de 2003 ⁽⁴⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro y regular de los servicios de transporte aéreo y que facilite por tanto la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
- (2) Con ocasión de su reunión extraordinaria de los días 23 y 24 de marzo de 2000, en Lisboa, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a que presentara propuestas relativas a la gestión del espacio aéreo, al control de tránsito aéreo y a la gestión del afluencia de tránsito aéreo sobre la base de los trabajos del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, creado por la Comisión. Dicho Grupo, constituido en gran medida por las autoridades civiles y militares de navegación aérea en los Estados miembros, presentó su informe en noviembre de 2000.
- (3) El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere un nivel elevado y coherente de seguridad en los servicios de navegación aérea que permitan una utilización óptima del espacio aéreo europeo, así como un nivel uniforme y elevado de seguridad del tránsito aéreo, de conformidad con la misión de interés general de los servicios de navegación aérea, incluidas las obligaciones de servicio público. Debe efectuarse, por tanto, de acuerdo con las normas más estrictas de responsabilidad y competencia.
- (4) La iniciativa del cielo único europeo debe desarrollarse ateniéndose a las obligaciones derivadas de la adhesión de la Comunidad y de sus Estados miembros a Eurocontrol, y ajustándose a los

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 296), Posición Común del Consejo de 18 de marzo de 2003 (DO C 129 E de 3.6.2003, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 29 de enero de 2004 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2004.

▼B

principios establecidos por el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.

- (5) Las decisiones que afectan al contenido, al alcance o a las condiciones de la realización de las operaciones o del entrenamiento militares no son competencia de la Comunidad.
- (6) Los Estados miembros han aprobado una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el cielo único europeo ⁽¹⁾. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.
- (7) El espacio aéreo constituye un recurso limitado, cuya utilización óptima y eficaz sólo es posible teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y, cuando proceda, asegurando su participación en todo el proceso de desarrollo, toma de decisiones y puesta en marcha del cielo único europeo, incluido el Comité del cielo único.
- (8) Por todas estas razones, y para extender el cielo único europeo al mayor número de Estados europeos, la Comunidad debe fijarse objetivos comunes y un programa de acción que movilice sus esfuerzos, los de sus Estados miembros y los de los distintos actores económicos, con el fin de crear un espacio aéreo que funcione de forma más integrada, el cielo único europeo, teniendo en cuenta la evolución en curso en el seno de Eurocontrol.
- (9) Cuando los Estados miembros tomen medidas para garantizar el cumplimiento de las exigencias comunitarias, las autoridades que practiquen las verificaciones de cumplimiento deben ser suficientemente independientes de los prestadores de servicios de navegación aérea.
- (10) Los servicios de navegación aérea, y en particular los servicios de tránsito aéreo que tienen carácter de autoridades públicas, requieren una separación funcional o estructural, y están organizados, según los Estados miembros, con arreglo a formas jurídicas que varían mucho de un Estado miembro a otro.
- (11) Cuando se exijan auditorías independientes en relación con los proveedores de servicios de navegación aérea, se deben reconocer como tales las inspecciones del órgano oficial auditor de los Estados miembros, cuando dichos servicios sean proporcionados por la administración, o las realizadas por un organismo público sometido al control del mencionado órgano, independientemente de que los informes que se redacten sean públicos o no.
- (12) Conviene ampliar el cielo único europeo a terceros países europeos, bien en el marco de la participación de la Comunidad en los trabajos de Eurocontrol, tras la adhesión de la Comunidad a la misma, bien a través de acuerdos celebrados por la Comunidad con dichos países.
- (13) La adhesión de la Comunidad a Eurocontrol es un elemento importante para la creación de un espacio aéreo paneuropeo.
- (14) En el proceso de creación del cielo único europeo, la Comunidad debe desarrollar, cuando corresponda, el máximo nivel de cooperación con Eurocontrol para garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes, y evitar todo solapamiento entre ambas.
- (15) De conformidad con las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es la entidad que cuenta con los conocimientos técnicos adecuados para apoyar a la Comunidad en su función re-

⁽¹⁾ Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

▼B

guladora. En consecuencia, las medidas de ejecución deben elaborarse, en las materias que sean de la competencia de Eurocontrol, en el marco de mandatos a dicha organización, supeditados a las condiciones que se incluyan en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.

- (16) La elaboración de las medidas necesarias para la creación del cielo único europeo exige una amplia consulta de los sectores económicos y sociales interesados.
- (17) Los interlocutores sociales deben ser oportunamente informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea ⁽¹⁾.
- (18) Las partes interesadas tales como proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos, industria de fabricación y órganos de representación de colectivos profesionales deben tener la posibilidad de asesorar a la Comisión en los aspectos técnicos de la puesta en marcha del cielo único europeo.
- (19) El funcionamiento global del sistema de los servicios de navegación aérea en el ámbito europeo debe evaluarse periódicamente, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad, a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y sugerir otras nuevas.
- (20) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3 deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.
- (21) Deben evaluarse los efectos de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento a la luz de los informes que debe presentar regularmente la Comisión.
- (22) El presente Reglamento no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento adecuado. Por lo tanto es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia.
- (23) El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.
- (24) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación del cielo único europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

⁽¹⁾ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

▼B

- (25) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (26) El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento interno estándar ⁽²⁾ para los comités establecidos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE contiene una disposición modelo con arreglo a la cual el Presidente de un comité podrá invitar a sus reuniones a terceras personas. Si procede, el presidente del Comité del cielo único debe invitar a sus reuniones, en calidad de observadores o de expertos, a los representantes de Eurocontrol.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

▼M1*Artículo 1***Objetivo y ámbito de aplicación**

1. El objetivo de la iniciativa del cielo único europeo consiste en reforzar las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. Este cielo único europeo incluirá una red paneuropea coherente de rutas y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia y de tipo técnico en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo. Para alcanzar este objetivo, el presente Reglamento establece un marco reglamentario armonizado para la creación del cielo único europeo.
2. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo 13. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 no incluyen las operaciones y entrenamiento militares.
3. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»). En este contexto, un objetivo adicional del presente Reglamento es, en los ámbitos a los que se aplica, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.
4. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

▼B*Artículo 2***Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, serán de aplicación las definiciones siguientes:

- 1) *servicio de control del tránsito aéreo*: un servicio suministrado con el fin de:
 - a) prevenir colisiones
 - entre aeronaves, y
 - en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y de
 - b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;
 - 2) *servicio de control de aeródromo*: un servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;
 - 3) *servicio de información aeronáutica*: un servicio establecido en la zona de cobertura definida que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
 - 4) *servicios de navegación aérea*: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica;
 - 5) *proveedores de servicios de navegación aérea*: cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de servicios de navegación aérea para la circulación aérea general;
 - 6) *bloque de espacio aéreo*: un espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, en el que se prestan servicios de navegación aérea;
 - 7) *gestión del espacio aéreo*: la función de planificación con el objetivo principal de aprovechamiento máximo del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;
- ▼MI**
- 8) «usuarios del espacio aéreo»: los operadores de aeronaves operadas como tránsito aéreo general;
- ▼B**
- 9) *gestión de afluencia del tránsito aéreo*: una función establecida con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del control del tránsito aéreo, y que el volumen del tránsito aéreo es compatible con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo;
- ▼MI**
- 10) «gestión del tránsito aéreo»: la agrupación de las funciones embarcadas y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarias para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;
- ▼B**
- 11) *servicios de tránsito aéreo*: todos los servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo y de control del tránsito aéreo (servicios de control de zona, servi-

▼B

cios de control de aproximación y servicios de control de aeródromo);

- 12) *servicio de control de área*: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un bloque de espacio aéreo;
- 13) *servicio de control de aproximación*: un servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;

▼M1

- 13 bis) «Plan Maestro ATM»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo ⁽¹⁾, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) ⁽²⁾;

▼B

- 14) *conjunto de servicios*: dos o más servicios de navegación aérea;

▼M1

- 15) «certificado»: el documento expedido por una autoridad nacional de supervisión, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;

▼B

- 16) *servicios de comunicación*: los servicios aeronáuticos fijos y móviles destinados a permitir las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire con fines de control del tránsito aéreo;
- 17) *red europea de gestión del tránsito aéreo*: el conjunto de los sistemas enumerados en el Anexo I del Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo ⁽³⁾ (Reglamento de interoperabilidad) que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Comunidad, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;
- 18) *concepto de operación*: los criterios de uso operativo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, o de una parte de la misma;
- 19) *componentes*: los objetos tangibles (como soportes físicos informáticos) e intangibles (como los programas informáticos) de los que depende la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo;
- 20) *Eurocontrol*: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960 ⁽⁴⁾;

▼M1

- 22) «utilización flexible del espacio aéreo»: el concepto de gestión del espacio aéreo aplicado en la zona de la Conferencia Europea de Aviación Civil, de acuerdo con el *Manual de gestión del espacio aéreo para la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo* publicado por Eurocontrol;

⁽¹⁾ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁽²⁾ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

⁽³⁾ Véase la página 33 del presente Diario Oficial.

⁽⁴⁾ Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.

▼B

- 23) *región de información de vuelo*: un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se proporcionan los servicios de información de vuelo y alerta;

▼M1

- 23 *bis*) «servicio de información de vuelo»: servicio consistente en dar asesoramiento e información que resulten útiles para la operación de vuelos de manera segura y eficiente;
- 23 *ter*) «servicio de alerta»: servicio consistente en notificar a las organizaciones pertinentes información relacionada con un avión que requiera un servicio de búsqueda y salvamento, así como en asistir a dichas organizaciones cuando proceda;

▼B

- 24) *nivel de vuelo*: una superficie de presión atmosférica constante relacionada con la presión de referencia específica de 1 013,2 hectopascales (hPa) y separada de otras superficies análogas por intervalos de presión específicos;

▼M1

- 25) «bloque funcional de espacio aéreo»: un bloque de espacio aéreo basado en exigencias operativas y establecido con independencia de las fronteras existentes, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas estén basadas en exigencias de rendimiento y optimizadas con vistas a introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una cooperación reforzada entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando proceda, un proveedor integrado;

▼B

- 26) *tránsito aéreo general*: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando dichos movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la OACI;
- 27) *OACI*: la Organización de Aviación Civil Internacional creada en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;
- 28) *interoperabilidad*: un conjunto de propiedades funcionales, técnicas y operativas que deben cumplir los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo y los procedimientos para el funcionamiento de ésta, con el fin de garantizar su funcionamiento seguro, eficiente y continuo. La interoperabilidad se consigue haciendo que los sistemas y componentes cumplan los requisitos esenciales;
- 29) *servicios meteorológicos*: las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, informes y observaciones meteorológicos, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;
- 30) *servicios de navegación*: las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;
- 31) *datos operativos*: la información relativa a todas las fases de vuelo necesaria para que los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados tomen decisiones operativas;
- 32) *procedimiento*: en el sentido del Reglamento interoperabilidad: un método normalizado para la utilización técnica u operativa de sistemas, en el contexto de conceptos de funcionamiento acordados y validados que requieran una aplicación uniforme en toda la red europea de gestión del tránsito aéreo;

▼B

- 33) *puesta en servicio*: el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;
- 34) *red de rutas*: la red de rutas especificadas que canaliza el flujo del tránsito aéreo general en la medida necesaria para prestar los servicios de control del tránsito aéreo;
- 35) *encaminamiento*: el itinerario escogido que debe seguir una aeronave durante su operación;
- 36) *funcionamiento continuo*: el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo de manera que, desde la perspectiva del usuario, funcione como si fuera un sistema único;

▼M1**▼B**

- 38) *servicios de vigilancia*: las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;
- 39) *sistema*: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;
- 40) *mejora*: cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema;

▼M1

- 41) «servicios transfronterizos»: cualquier situación en la que los servicios de navegación aérea sean prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro.

▼B*Artículo 3***Ámbitos de intervención de la Comunidad**

1. El presente Reglamento establece un marco regulador armonizado para la creación del cielo único europeo en conjunción con:

- a) el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽¹⁾;
- b) el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ⁽²⁾; y
- c) el Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ⁽³⁾,

así como con las medidas de ejecución que apruebe la Comisión sobre la base del presente Reglamento y de los Reglamentos contenidos en los mencionados actos.

2. Las medidas contempladas en el apartado 1 se aplicarán con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento.

⁽¹⁾ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

⁽³⁾ Véase la página 26 del presente Diario Oficial.

▼ M1*Artículo 4***Autoridades nacionales de supervisión**

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuyan el presente Reglamento y las medidas a que se refiere el artículo 3.
2. Las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores.
3. Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. Esto se conseguirá aplicando mecanismos de gestión y control adecuados, incluso en el seno de la administración de los Estados miembros. No obstante, esta situación no impedirá que las autoridades nacionales de supervisión desempeñen sus tareas con arreglo a las normas de organización de las autoridades nacionales de aviación civil o de cualquier otro órgano público.
4. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento.
5. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades nacionales de supervisión, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de los apartados 2, 3 y 4.

▼ B*Artículo 5***Procedimiento de Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del cielo único, denominado en lo sucesivo el *Comité*, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

▼ M1

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8..

▼M1*Artículo 6***Órgano consultivo del sector**

Sin perjuicio de las funciones del Comité y de Eurocontrol, la Comisión creará un «órgano consultivo del sector» al que pertenecerán los proveedores de servicios de navegación aérea, las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos, los operadores aeroportuarios, la industria de fabricación y los órganos de representación de colectivos profesionales. La función de dicho órgano consultivo consistirá exclusivamente en asesorar a la Comisión sobre la puesta en marcha del cielo único europeo.

*Artículo 7***Relaciones con terceros países europeos**

La Comunidad y sus Estados miembros procurarán ampliar el ámbito del cielo único europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. A estos efectos, la Comunidad y los Estados miembros, bien en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, o bien en el contexto de acuerdos sobre bloques funcionales de espacio aéreo, intentarán hacer extensiva a dichos países la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3.

*Artículo 8***Medidas de ejecución**

1. Para la elaboración de las medidas de ejecución, la Comisión podrá otorgar mandatos a Eurocontrol o, cuando proceda, a otro órgano, estableciendo las tareas que se deberán realizar y el calendario correspondiente y teniendo en cuenta los plazos pertinentes establecidos en el presente Reglamento. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2.

2. Cuando la Comisión tenga intención de otorgar un mandato de conformidad con el apartado 1, procurará recurrir a los acuerdos existentes relacionados con la participación y la consulta de todas las partes interesadas, en la medida en que estos acuerdos sean conformes a las prácticas de la Comisión sobre transparencia y procedimientos de consulta y no entren en conflicto con sus obligaciones institucionales.

*Artículo 9***Sanciones**

Las sanciones que los Estados miembros establezcan en caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

*Artículo 10***Consulta a las partes interesadas**

1. Los Estados miembros, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, en la puesta en marcha del cielo único europeo.

▼ **M1**

2. La Comisión creará un mecanismo de consulta a nivel comunitario. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE participará en la consulta.

3. La consulta a las partes interesadas incluirá, en particular, el desarrollo e introducción de nuevos conceptos y tecnologías en la red europea de gestión del tránsito aéreo.

Las partes interesadas podrán incluir a:

- los proveedores de servicios de navegación aérea,
- los operadores de aeropuertos,
- los usuarios del espacio aéreo interesados o grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo,
- las autoridades militares,
- la industria de fabricación, y
- las organizaciones profesionales que representen al personal.

*Artículo 11***Sistema de evaluación del rendimiento**

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el cielo único europeo, se establecerá un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. El sistema incluirá:

- a) objetivos de rendimiento a escala comunitaria en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;
- b) planes nacionales o planes para bloques funcionales de espacio aéreo, incluidos objetivos de rendimiento, para garantizar la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria, y
- c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red.

2. De conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, la Comisión podrá designar a Eurocontrol o a otro órgano imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del rendimiento». La función del organismo de evaluación del rendimiento será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de supervisión, y a dichas autoridades, previa solicitud, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. La Comisión se asegurará de que el organismo de evaluación del rendimiento actúa de forma independiente cuando realice las tareas que le haya encomendado la Comisión.

3. a) La Comisión adoptará objetivos de rendimiento a escala comunitaria para la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, después de tener en cuenta las opiniones correspondientes de las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.
- b) Los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los repre-

▼ M1

sentantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.

- c) La Comisión evaluará la coherencia de los objetivos nacionales o de los objetivos establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria valiéndose de los criterios de evaluación previstos en el apartado 6, letra d).

En caso de que la Comisión constate que uno o más de los objetivos nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo no cumplen los criterios de evaluación, podrá decidir, con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, emitir una recomendación para que las autoridades nacionales de supervisión pertinentes propongan objetivos de rendimiento revisados. Dichos Estados miembros adoptarán los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes que serán notificados a la Comisión a su debido tiempo.

Cuando la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes no son adecuados, podrá decidir, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, que los Estados miembros de que se trate tomen medidas correctoras.

De no ser así, la Comisión podrá decidir, con ayuda de las pruebas justificativas pertinentes, revisar los objetivos de rendimiento de conformidad con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5, apartado 3.

- d) El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este período, y en caso de que no se cumplan los objetivos nacionales o los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros o las autoridades nacionales de supervisión aplicarán las medidas apropiadas que hayan fijado. El primer período de referencia abarcará los tres primeros años después de la adopción de las medidas de ejecución previstas en el apartado 6.
- e) La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento y presentará las conclusiones al Comité del cielo único.

4. Se aplicarán los procedimientos siguientes al sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1:

- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros y Eurocontrol;
- b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, «Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial», y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del cielo único europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;
- c) establecimiento de objetivos comunitarios de rendimiento que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;

▼M1

- d) evaluación de los objetivos de rendimiento nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo sobre la base del plan nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo, y
- e) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes.

La Comisión podrá añadir otros procedimientos a la lista de procedimientos mencionada en el presente apartado. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4.

5. Para el establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento se tendrá en cuenta que los servicios de ruta, los servicios de terminal y las funciones de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.

6. En lo que se refiere al funcionamiento detallado del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión adoptará, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y con un calendario adecuado para cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento, medidas de ejecución de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3. Estas medidas de ejecución incluirán lo siguiente:

- a) el contenido y calendario de los procedimientos previstos en el apartado 4;
- b) el período de referencia y los intervalos para la evaluación del cumplimiento de los objetivos de rendimiento y el establecimiento de nuevos objetivos;
- c) criterios para que las autoridades nacionales de supervisión establezcan planes de rendimiento nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:
 - i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea,
 - ii) cubrirán todos los elementos de coste de la base de costes nacional o de la base de costes a escala de bloque funcional de espacio aéreo,
 - iii) incluirán objetivos de rendimiento vinculantes y coherentes con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria;
- d) criterios destinados a evaluar si los objetivos a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo son coherentes con los objetivos comunitarios de rendimiento durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;
- e) principios generales para el establecimiento por los Estados miembros del sistema de incentivos;
- f) principios para la aplicación de un mecanismo transitorio, necesario para la adaptación al funcionamiento del sistema de incentivos, cuya duración no será superior a 12 meses contados a partir de la adopción de las medidas de ejecución.

▼B*Artículo 12***Seguimiento, control y métodos de evaluación de los efectos**

1. El seguimiento, el control y los métodos de evaluación de los efectos se basarán en la presentación de informes anuales de los Estados

▼B

miembros sobre la aplicación de las acciones llevadas a cabo conforme al presente Reglamento y a las medidas mencionadas en el artículo 3.

▼M1

2. La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, e informará por primera vez de ello al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 4 de junio de 2011 y posteriormente al final de cada período de referencia previsto en el artículo 11, apartado 3, letra d). Cuando esté justificado a tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información adicional respecto a la contenida en los informes que estos hayan presentado a la Comisión conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.

▼B

3. Para la elaboración de los informes a que se refiere el apartado 2, la Comisión solicitará el dictamen del Comité.

▼M1

4. Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las acciones llevadas a cabo en aplicación del presente Reglamento, incluida información apropiada sobre la evolución del sector, en particular por lo que se refiere a los aspectos económicos, sociales, medioambientales, de empleo y tecnológicos, así como sobre la calidad del servicio, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y con vistas a las necesidades futuras.

▼B*Artículo 13***Salvaguardas**

El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Estas medidas serán, en particular, las que resulten imperativas

- para la vigilancia del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa,
- en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público,
- en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra,
- para cumplir las obligaciones internacionales de los Estados miembros relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional,
- para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.

▼M1*Artículo 13 bis***Agencia Europea de Seguridad Aérea**

Al aplicar el presente Reglamento y los Reglamentos (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004, (CE) n° 552/2004 y el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea ⁽¹⁾, los Estados miembros y la

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

▼ M1

Comisión, de acuerdo con sus cometidos respectivos establecidos en el presente Reglamento, mantendrán una adecuada coordinación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea para garantizar que todos los aspectos de seguridad son tratados como corresponde.

▼ B

Artículo 14

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.